

Delage D8S Roadster by de Villars 1933

MOTORNYTT onsdag 30 oktober
Föregående måndag 28 oktober



1. Så funkar Volvos nya modellnamn för laddbilarna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-25 08:48

Elbilarna och laddhybriderna får nya modellnamn. Har du koll på vad bokstäverna betyder?



Volvo lanserade inte bara en elbil i förra veckan, utan ett helt nytt namnsystem för elbilarna och laddhybriderna. Här går vi igenom hur det fungerar.

Till att börja med kommer Volvo kalla alla elbilar och laddhybrider för "Recharge". Japp, det är alltså samma namn som vår elbilssajt. Alla Volvos bilar med laddsladd kommer alltså ingå i Recharge-familjen.

Så långt är det ganska enkelt. Men sedan blir det lite klurigare.

Elbilarna heter "P"

Volvos nya elbil heter XC40 P8 AWD Recharge, och samtliga elbilar kommer heta något på P följt av en siffra. P står för "Pure" och det är också så Volvo har benämnt körläget i laddhybriderna som tvingar bilen att gå på eldrift.

Siffran efter P har inte med prestandanivån att göra utan med batteristorleken. Siffran 8 ska innebära att bilen har mellan 70 och 80 kWh batteri. I fallet med XC40 P8 är batteriet på 78 kWh varav 75 av dem räknas som användbart.

Med tanke på att Volvo för flera år sedan registrerade både P5, P6, P8, P9 och P10 som modellnamn är det inte otroligt att även de modellerna dyker upp framöver, med mindre respektive större batteripaket än P8.

AWD betyder förstås fyrhjulsdrift som i Volvos övriga modeller.

Laddhybriderna heter "T"

Det kommer alltså även finnas laddhybrider i Volvos Recharge-familj, och de kommer heta något på "T", vilket står för Twin Engine. Det modellnamnet finns ju redan idag och innebär att laddhybriderna har två motorer: en förbränningsmotor och en elmotor, vilket gör bilen fyrhjulsdriven.

Trots det kommer även T-modellerna i Recharge-familjen ha tilläggsnamnet AWD för att förtydliga att de har fyrhjulsdrift.

Vi ska också komma ihåg att även Volvos elbil har två motorer, men den är alltså ändå ingen "Twin Engine". Hänger du med?

Laddhybridernas modellnamn går idag från T5 till T8 men senare kan fler versioner lanseras. I laddhybriderna har dock siffran inget med batteristorlek att göra utan här är det plötsligt prestandanivån som avses.

"T" utan Recharge – och "D" blir "B"

Om vi går helt utanför Recharge-familjen, till Volvos modeller utan laddsladd, heter bensinmodellerna precis som tidigare "T" följt av en siffra som avslöjar prestandanivån och dieselmodellerna heter även fortsättningsvis "D".

Men det finns ett undantag. Volvos nya modeller med mildhybridteknik kommer heta "B" vilket står för "brake recuperation", alltså att bilen kan återvinna energin som uppstår vid inbromsning. Det står alltså inte för "Battery" vilket vissa kanske tror. Det riktigt krångliga är att Volvo kommer sälja "B-modeller" med både bensin- och dieselmotor, och det verkar i dagsläget inte som att det kommer finnas någon detalj på utsidan som avslöjar vilken typ av motor som sitter under huven – förutom motorljudet, förstås.



Volvo: Detta står "B" för i våra nya mildhybrider



Volvo lägger beslag på flera nya modellnamn för elbilar

ARTIKEL FRÅN RECHARGE

NyTeknik

2. Skyller dödsfallet på Teslas dörrhandtag

2019-10-25 10:16, **John Edgren**

Model S-föraren krockade med en palm och dog i branden. Nu klandrar de efterlevande Teslas dörrhandtag för dödsfallet i en stämning.



Omar Awan borde ha överlevt olyckan i Florida. Det hävdar hans familj. I februari körde 48-åringen i en hyrd Tesla Model S när han av okänd anledning tappade kontrollen över bilen. Den for över tre filer och krockade med en palm.

Han dog, men trots att hastigheten anses ha legat på 145 km/h hade han inga brutna ben eller inre blödningar. Den räddningspersonal som kommit för att undsätta Omar Awan lyckades dock inte öppna Teslan, och enligt obduktionen var dödsorsaken rökförgiftning.

Model S handtag ligger nedsänkta, i nivå med dörrplåten, och de trycks bara fram när bilen känner av nyckeln. I sin stämning mot Tesla anser familjen att lösningen för handtagen ligger bakom dödsfallet.

Oresonligt hög brandrisk

”Bilen blev uppslukad av lågorna och brände Omar Awan bortom igenkänning. Detta på grund av att Model S har otillgängliga dörrhandtag, och att det inte finns något annat sätt att få upp dörrarna – och med en oresonligt hög brandrisk”, skriver familjen i sin stämning enligt Engineering & Technology.

Nu söker de över 15 000 dollar i ersättning av Tesla. Tillverkaren hävdar till försvar att ingen bil skulle ha klarat av den kollision som Omar Awans Model S utsattes för. Men hans familj är inte ensam om att stämma biltillverkaren för innebränning.

I februari skickade två föräldrar in en stämning mot Tesla för vållande till annans död efter att deras tonåring omkommit. Enligt den advokatbyrå som företräder föräldrarna finns det under de senaste fem åren minst ett dussin fall där Tesla Model S batterier har fattat eld vid kollisioner, och även stillastående. De hävdar att även Model X har råkat ut för batteribränder i samband med krockar.

Läs mer: Tesla Model 3 är den säkraste bilen som någonsin testats

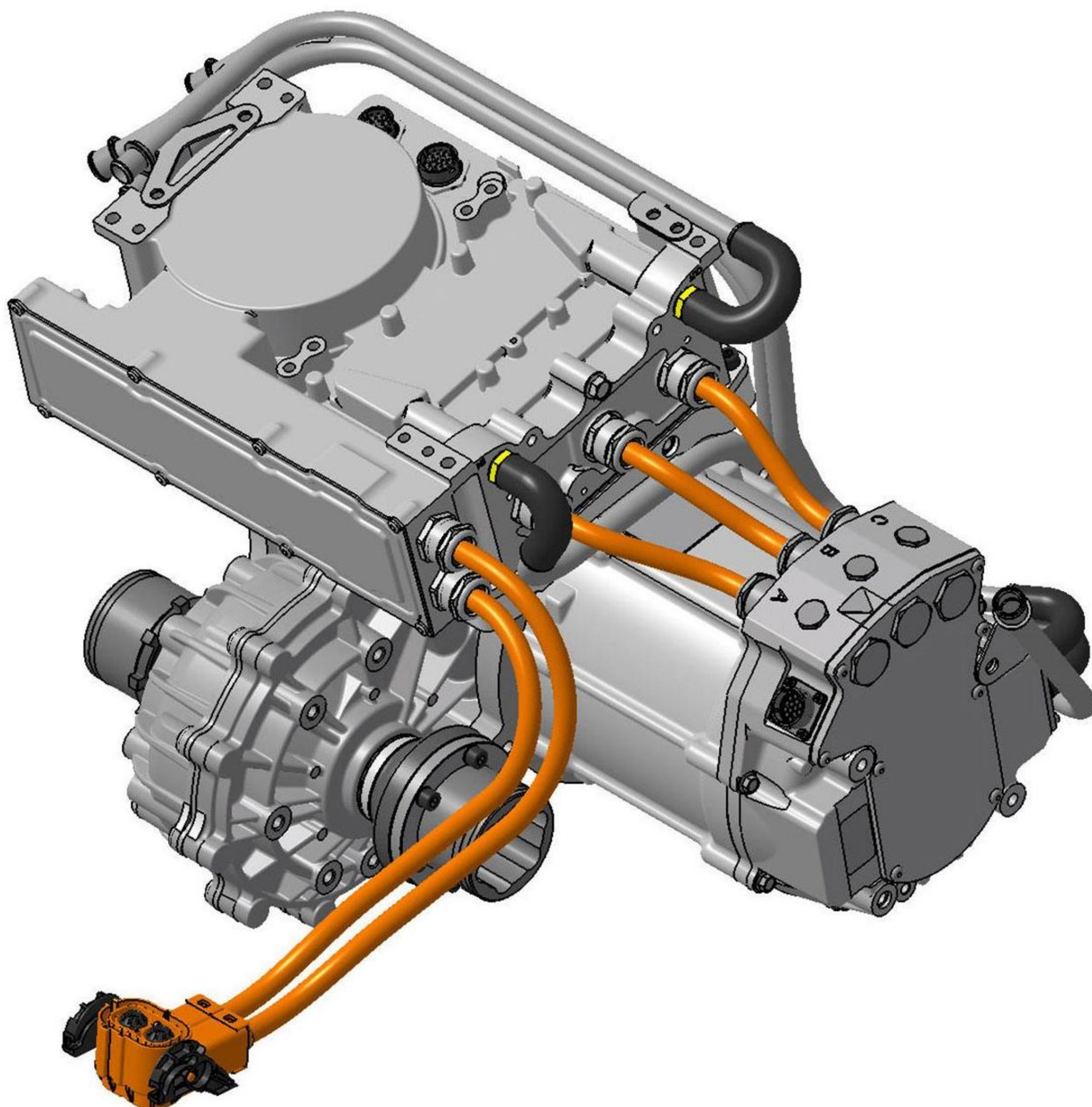
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Kompakt och flexibel elmotor ska hjälpa små biltillverkare

Peter Klemensberger

23 oktober 2019

Lösningen för små biltillverkare att gå över till elektrifiering kan finnas hos brittiska Swindon Powertrain. Deras teknik är liten nog att rymmas i en gammal ”Hundkoja” och ger 107 hästkrafter. Produktionen startar nästa år.





Övergången till elektrifiering kan var en svår nöt för mindre biltillverkare. Ett glapp som brittiska Swindon Powertrain ska fylla med en ny kompakt och stark motor, redo att ta plats i allt från sportbilar till transportfordon.

Motorn, på 107 hästkrafter, är liten, lätt, flexibel och kan därför passa i en rad olika biltyper, menar man – även som elmotor i en hybriddrivlina. Motorn mäter i millimeter 600 i bredd, 440 på djupet, 280 höjden och på vågen visar motorn 70 kg. En rad fästpunkter finns för kylsystem och växelriktare. Systemet är vattentåligt och passar därför även terrängfordon.

Swindon Powertrain är inga duvungar när det gäller motorer. Sedan 1971 har man varit involverade inom motorsport, först med att underhålla Formel 1-motorer och senare med olika projekt inom rally och racing för att sedan 2010 bygga drivlinor. Man trimmade även motorerna åt Toyota när de till säsong 2019 återvände till BTCC.

Den nya kompakta eldrivlinan kallas High Power Density (HPD) och har tagits fram tillsammans med iNetic och Code som är etablerade inom elmotorer och fordonsteknik.

HPD ska komma i produktion i juni 2020 men har faktiskt redan lämnat ritbordet, även om tillverkarens illustrationer i denna artikel inte direkt skvallrar om det. Paketet är nämligen kompakt nog att rymmas i en ”Hundkoja” av den gamla skolan och en produktion på 100 elkonverterade och uppdaterade Minis är redan igång.

Modellen Swind E Classic Mini, som har tagits fram med statligt stöd, är dock ingen liten billig bil, priset startar på 79 000 pund – nästa en miljon kronor. Det är dock något som får betraktas som ett normalpris för en elkonverterad klassiker, såväl Folkabubblan som MGB med eldrift lirar i samma prisklass.

När det gäller prestanda tar sig den 720 kg ”tunga” eldrivna Minin 0-100 km/h på 9,2 sekunder och toppar 130 km/h.

NyTeknik

4. Daimler lägger ned utvecklingen av gasmotorer

Johan Kristensson 2019-10-28 15:56

Naturgasdrivna gasmotorer är bara en fossilbaserad övergångsteknik, menar lastbilstillverkaren Daimler och dumpar utvecklingen.



Buss- och lastbilstillverkaren Daimler har presenterat en ny ambition. Till 2039 ska företaget endast erbjuda fordon vars drift är helt koldioxidneutral på företagets viktigaste marknader, det vill säga Europa, Japan och Nordamerika. Årtalet har valts för att kunna ha en helt utsläppsfri flotta på vägarna till 2050.

Det innebär bland annat att utvecklingen av gasmotorer läggs ned.

”Naturgasmotorer är fossilbaserade och därför en övergångsteknik på vägen mot CO2-neutrala transporter”, sa Daimler Trucks chef Martin Daum i ett tal i Berlin i fredags, enligt Bloomberg.

Pengarna kan användas bättre

Han menade att det inte tjänar något till att ”spendera en massa pengar på något som inte har ett långsiktigt syfte när vi i stället kan använda de pengarna till något bättre”.

Med ”bättre” menar Martin Daum fordon där energin lagras i batterier eller vätgas. Utvecklingen koncentreras nu därför till dessa tekniker. Till 2022 ska serietillverkning av batterielektriska alternativ vara på plats i alla kärnregioner. Serieproduktion av bränslecellsfordon drivna av vätgas ska vara igång i slutet av detta årtionde, enligt ett pressmeddelande från Daimler.

Biogas ingen diskussion

Någon diskussion om att driva gasmotorerna med förnybar biogas verkar inte finnas hos Daimler. Nu är det i stället fullt fokus på batterier och bränsleceller som gäller.

Daimler började serieproducera den lilla batterielektriska lastbilen Fuso Ecanter i liten skala 2017. Varumärket Fuso används för den asiatiska marknaden. I fjol levererades de första exemplaren av den större batteridrivna lastbilen Mercedes-Benz Eactros till kunder. Samma år började även den helt batterielektriska bussen Mercedes-Benz Ecitaro tillverkas.

Under Tokyo Motor Show alldeles nyligen visades även den bränslecellsdrivna konceptlastbilen Vision F-cell upp.

I september meddelade Daimler att företaget lägger ner utvecklingen av förbränningsmotorer avsedda för personbilar.



5. Toyotas nya lyxbil drivs – med kobajs

Redaktören bytbil

2019-10-27

"Avföring från en enda kossa kan driva en bil i ett helt år"



Blir det kossor som löser bilarnas miljöpåverkan?

Ja, enligt världens näst största biltillverkare Toyota. Den nya generationen vätgasdrivna bränslecellsbilar kommer nämligen att tankas – med kobajs.

Medan de flesta biltillverkare börjar pumpa ut elbilar med stora paket av litiumjon-batterier envisas Toyota med att lägga miljarder i utvecklingen av vätgasbilar. Och utvecklingen går i en rasande fart, visar det sig.

På Tokyos bilmässa nyligen avslöjade Toyotas teknikchef, Shigeki Terashi, att den nya generationen av lyxmodellen Mirai kommer att tankas med en ny, revolutionär teknologi.

Det vanligaste sättet att utvinna vätgas i dag är genom ångreformering av metan. Genom en kombination av metan och ånga av hög temperatur får man en reaktion så att vätgasen separeras. I dag kommer den mesta vätgasen från naturgas, men Toyota har länge förklarat att man vill få fram metan ur förnybara resurser, till exempel från avfall.

Nu kan vi lägga till ännu en förnybar resurs: bajs från kossor.

Toyotas teknikchef förklarar för den brittiska tidningen The Telegraph att en bil av nya generationen av Mirai kan få vätgas för ett års förbrukning – genom avföring från en enda kossa.

Nya Mirai börjar säljas inom två år och är en större bil än sin föregångare, som kom ut på marknaden 2014 och har sålts i drygt 10 000 exemplar.



– Vi har jobbat hårt för att skapa en bil som får kunderna att le när de kör, och med Mirai hoppas vi att vi kan skapa ett samhälle som använder vätgas som en stor energikälla, säger Yoshikazu Tanaka, chefsingenjör i Mirai-projektet.

Toyota har varit intresserat av kobajs sedan flera år tillbaka. Redan 2017 förkunnade japanerna att de skulle bygga en stor vätgasanläggning i Kalifornien tillsammans med Shell och att tekniken gick ut på att utvinna metangas från boskaps avföring och förvandla det till vatten, elektricitet och vätgas.

– Nu fortsätter Toyota visa att bränsleceller är en av de mest innovativa och hållbara teknologierna för elektrifierade fordon, säger Craig Scott, Toyotas chef för avancerad teknik.

Den svagaste länken är förstås infrastrukturen, att bygga så många tankstationer som möjligt så att bilägare kan tanka sina bilar med vätgas.

Toyota hävdar att man just nu bygger den första macken i Kalifornien där man kan tanka vätgas med hundra procent kobajs.

Snabbfakta bränslecellsbilar

Bränslecellsbilar är en typ av elbil, som får energi från en bränslecellsstack som matas med vätgas och syre. När en kemisk process mellan de båda ämnena uppstår bildas – enkelt förklarat – elektricitet som därefter lagras i batterier. Från avgasröret kommer ingenting annat än vattenånga.

Bränslecellsbilar har varit många biltillverkares dröm under lång tid eftersom biltypen har potential att på riktigt lösa trafikens miljöproblem, och erbjuda hållbar mobilitet i uttryckets rätta bemärkelse.

Redan 1966 visade GM upp Electrovan, en GMC Handivan med vätgasdriven bränscellsdrivlina.

Nackdelen då var främst att infrastrukturen för vätgas var obefintlig.

På 1990-talet kom fler vätgasdrivna bränslecellsbilar, främst från Mazda och Mercedes. Men mycket längre än konceptstadiet kom bilarna aldrig.

Efter millennieskiftet tog det fart ordentligt, Toyota FCHV som kom 2002 och som faktiskt fanns till salu i begränsad upplaga.

Därefter har Toyota visat upp flertalet versioner av FCHV samt några andra konceptbilar.

Nu tas nästa steg mot massproduktion av bränslecellsbilar. Toyota lanserade sin bränslecellsbil Mirai 2014, och Hyundai har också lanserat en.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Nya Subaru Levorg träder fram på Tokyosalongen

Mattias Rabe

3 oktober 2019

På bilsalongen i Tokyo visar Subaru upp andra generationen Levorg i form av en prototyp.



Subaru Levorg presenterades för första gången på just bilsalongen i Tokyo för sex år sedan. Kort därefter gick den ut till försäljning i hemlandet och två år senare lanserades modellen i Europa, även om det inte ingick i den ursprungliga planen. I Europa fick Levorg agera ersättare till Legacy.

Under 46:e årgången av Tokyosalongen visar Subaru upp andra generationens Levorg. De kallar bilen visserligen för Levorg Prototype, men det syns tydligt att det vi ser ligger mycket nära den kommande produktionsversionen. Hur insidan ter sig får vi ännu inte se, kanske därför prototyptillägget i namnet.

Nya Levorg är väldigt likt utgående generation. Grundformerna är desamma, även många karossveck är placerade på samma ställen som tidigare. Sistnämnda är dock tydligare utmejslade och vissa har hämtat inspiration från nya Impreza, exempelvis knycken på vecket som pryder respektive framdörr.

Fronten har blivit mer utpräglad med större grill utan kromsarg men med en kromribba som löper rakt över den yta där emblemet är monterat. Strålkastarna har ny form och spoilerpartiet har helt ny design. Luftscoopet på huven har man låtit vara kvar, en detalj som Subaru under lång tid har prytt sina sportigare modeller med, inte minst rallybilarna.

Bakljusen är nya och tack vare alla nya veck på bakluckan samt det helt nya stötfångarpartiet är intrycket av modellen sedd bakifrån inte lika tamt som tidigare. Allt andas mer djärvhet, och det kanske inte är helt långsökt eftersom Subaru kallar sitt designtema för ”Bolder” (som betyder djärvare).



I dagsläget är Subaru återhållsamma med informationen om nya Levorg, men de avslöjar att den är utrustad med en ny generation EyeSight, Subarus samlingsnamn för förarassisterande system. Nya EyeSight förlitar sig till en ny stereokamera med bredare synfält (360 grader) än tidigare samt fyra radarsensorer. Bilen ska bland annat kunna assistera föraren i körningen på större vägar, bland annat med hjälp av bilens nya högdefinierade navigationssystem, samt förebygga kollisioner med korsande trafik vid exempelvis korsningar.

Motorn är en ny boxermaskin på 1,8 liter med okänt hästkraftsantal. Enligt Subaru ska motorn ”balansera acceleration och miljöprestanda på hög nivå, något som ska ge överlägsen dynamisk kvalitet med sitt starka vridmoment”.

Nya Levorg ska börja säljas i Japan under andra halvåret 2020. Med andra ord lär vi sannolikt få vänta till 2022 innan den når europeisk mark, om de nu inte får för sig att korta ned nuvarande generations europeiska livscykel.



Mattias Rabe

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Morris återuppstår – som eldriven transportbil

Peter Klemensberger, 27 oktober 2019

Minns du Morris? Nu återuppstår det brittiska märket – som eldriven transportbil. Täcket dras av senare i höst.



Vi har tidigare skrivit om ett klassikt brittiskt bilmärke som gör comeback på den europeiska marknaden: MG. Nu dock i kinesisk ägo och i form av en eldriven suv vid namn ZS. MG är annars mest förknippat med sportvagnar. Nu sluter nästa brittiska gammelmärke upp: Morris.

Morris gick i graven som märke 1984 men återuppstår nu och liksom i fallet MG ZS är det Kina och eldrift som gäller. Men det handlar inte om någon suv, Morris återuppstår som transportbil.

Morris JE heter bilen och är en modern variant av märkets J-type som debuterade 1948. Det handlar emellertid inte om ett retrobygge även om kopplingar designmässigt ska finnas till gammelbilen. Tekniskt sett avslöjas ingenting i dag mer än att bilen är eldriven, har litiumjon-batterier och ska vara bland de lättaste i segmenet, mycket tack vara ett lättviktschassi och kaross i kolfiber.

Morris Commercial heter det nya företaget och är kinesiskt även om framtagandet av bilen sker i Storbritannien, var den ska tillverkas är i dag oklart. Arbetet är redan i gång och Morris JE ska visas upp senare i höst.

Tillverkaren är baserad i Worcestershire men med en stab som har jobbat inom fordonsindustrin i hela Europa. VD och grundare är Qu Li som tidigare var chef hos MG Rover som gick i konkurs 2005.

Morris Motors grundades 1919 och 1926 hade man 42 procent av den brittiska marknaden. Bland kända modeller kan Minor, Mini, 1100/1300 och Marina nämnas.

Tycker du det där med MG ZS lät intressant ska du snöra på dig skorna på stört. I Teknikens Värld nummer 22/2019, som ligger ute just nu, kör vår Mikael Stjerna bilen.



Peter Klemensberger

ALLT OM BILAR

8. Häftiga konceptbilar dominerade Tokyosalongen

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 26 okt 2017 10:57

Bilsalongen i Tokyo är den salong där det tittas allra längst in i framtiden. Höstens salong var inget undantag och de asiatiska tillverkarna blixtrade till med många fräcka, fina och innovativa konceptbilar. Här är det allra bästa från bilsalongen i Tokyo.



Lexus

Lexus nya konceptbil baserades på den nyligen uppdaterade modellen LS där LS står för Luxury Sedan. Konceptbilen LS+ visade mycket ny teknik för att bilen ska bli självkörande. Lexus kallar funktionen Highway Teammate och ska introduceras på Lexus-bilar från och med 2020. På motorvägar ska bilen kunna köra sig själv och till och med byta fil. Lexus visade en film där tekniken monterats i en LS och där bilen frågar föraren om den ska göra en omkörning. Lexus ska också kunna uppdatera bilens funktioner över internet. Nästa steg är Urban Teammate som ska vara klart i mitten av 2020-talet. LS+ visade också hur Lexus tänker sig hur kommande Lexus-bilar ska se ut.



Subaru

Subaru visade musklerna med konceptbilen Viziv Performance Concept. Viziv är en sportig sedan som avslöjar mycket om hur kommande Subaru-modeller ska se ut. Redan nästa år ska Subaru visa en ny modell och här får vi en vink om den kommer att se ut. Viziv är tydligt sportig med en låg front och lite "lutande" framåt. Subaru satsar på att bygga bilar som ska vara snygga ute på vägen och inte bara i bilhallen. Det betyder tydliga linjer, bredd och muskler i designen. Vi kommer till och med att få se vingar på hjulhusen. Viziv har nästa generation av Subarus kamera- och sälerhetsteknik Eyesight och kommande Subaru-bilar ska vara självkörande till den så kallade Level 2-nivån.



Honda

Sportiga Sports EV Concept var Hondas stora nyhet i Tokyo. Bilen bygger på samma plattform som Urban EV som visades i Frankfurt tidigare i höst. Enligt Honda visar de här två bilarna hur Honda ser på de kommande elbilarna och lite enklare bilar sett till design och funktion. Honda vill inte avslöja några räckviddssiffror och inte heller när de två elbilarna ska lanseras. De flesta räknar ändå med att Urban EV kommer att börja säljas i Europa redan 2019 och i Japan 2020. Urban EV fåren kortare räckvidd för att klara pendling i storstadsmiljö. Båda konceptbilarna ska få teknik för uppkoppling mot internet och självkörandefunktioner.



Nissan

Nissan storsatsar 2018 med sin nya elbil Leaf. Men de blickar också framåt. Konceptbilen från Tokyo-salongen heter IMx och visar Nissans planer för bilarna från och med 2020. Elbilen är både sportig, fyrhjulsdriven och rymlig. Den är självkörande och såklart uppkopplad mot internet. IMx är en så kallad crossover men med en rejäl elmotor ska den klara 0-100 km/tim på kortare tid än den hypade sportbilen GT-R. Drivlinan ska vara helt ny till 2020 och från och med 2022 ska Nissan också visa nästa generation teknik för självkörande bilar. IMx står för Intelligent Mobility och x:et betyder förstås crossover. Enligt Nissan är IMx inte en drömbil utan verkligen en modell som kommer att gå i produktion. När bilen är självkörande försvinner ratten in i instrumentpanelen. Nissan arbetar hårt för att bli först med en riktigt attraktiv elsuv med självkörandeteknik.



Mazda

Mazda satsar framåt med slagorden "less is more". Mazda visade två konceptbilar i Tokyo där båda ska visa på lite enklare design enligt en japansk estetik. Den ena bilen var en traditionell kombikupé och den andra en sportig sedan. Båda visade att Mazda planerar att överge flera av de linjer och designtrick vi sett sedan 2010 på Mazdas bilar. Mazdas bilar ska bli lite mer eleganta helt enkelt. De första nya bilarna enligt den nya designstrategin ska visas från och med 2019. Konceptet Kai skvallrar lite om hur nya Mazda3 ska se ut och även mycket om nästa generation drivlinor. Kai Concept har nya Skyaktive-X-motorn – bensinmotorn som ska sänka utsläppsnivåer och öka effekten rejält – och byggs på den plattform som Mazda ska använda för alla nya bilar – från CX-9 till minsta småbil.



Mitsubishi

Mitsubishi fick kritik för att de visade nya Eclipse Cross utan den hyllade hybriddrivlinan från Outlander. Men nu har Mitsubishi tänkt om. Konceptbilen i Tokyo heter e-Evolution och är en elbil och suv i ett och samma paket. Konceptbilen visas också hur Mitsubishi tänker sig kommande design. Mitsubishi avslöjade inga detaljer om drivlinan men Mitsubishi framhävde att de bygger en elbilsplattform från grunden med batterier i golvet. Nästa bil från Mitsubishi som kan inspireras av konceptbilen från Tokyo är Outlander Sport samt nästa Outlander. Interiören i e-Evolution är helt digital med en bildskärm som löper utmed hela instrumentbrädan.

Jan-Erik Berggren

Feber

9. Yamaha skrotar planerna på att ta fram en bil

Av Bobby Green torsdag 24 okt 2019 kl 18:40

Kommer fokusera på fler hojkoncept istället



Både 2013 och 2015 presenterade Yamaha konceptbilar baserade på Gordon Murrays tillverkningsteknik iStream. Det gjorde ju inte helt oväntat att man trodde att Yamaha även skulle börja bygga bilar i framtiden, men nu får vi reda på att det inte blir så. Alla planer på bilar överges och istället kommer man att lägga krutet på en av de sakerna man kan bäst - motorcyklar. Men det kommer troligtvis inte att handla om bara tvåhjulingar för det, utan om motorcykelliknande koncept som skiljer sig från det som finns idag.

Naoto Horie som är talesperson för Yamaha sa följande till Autocar under pågående Tokyo Motor Show:

"Bilar har inte längre någon långsiktig plan. Det är ett beslut som fattats av president Hidaka under överskådlig framtid, eftersom vi inte kunde se ett sätt att utveckla någon bil för att få den att sticka ut från konkurrenterna, vilket är mycket starkt. Sportbilen i synnerhet hade stor vädjan för oss som entusiaster, men marknaden är särskilt svårt. Vi ser nu andra möjligheter. "

Yamaha presenterar sportbilen Sports Ride Concept
Inte bara tvåhjulingar från företaget

Är Yamahas nya koncept en bil eller båge?
Har fyra hjul men ett styre att hålla i

Yamaha har en konceptbil på gång
Presenteras på Tokyo Motor Show

NyTeknik

10. Här är Teslas nya soltak – ”taken väcks till liv”

2019-10-28 13:26

Viktor Krylmark

Elon Musk har presenterat Teslas nya soltak. Den tredje versionen i ordningen, och det går under namnet "Solar Glass Roof".



Teslas satsning på solenergi har hittills varit långt ifrån en rullande framgång. Walmart som har fått Teslas solpaneler installerade på taket till hundratals butiker i USA. Mellan 2012 och 2018 har sju bränder utbrutit. Detaljhandelsjätten kopplar dessa bränder till panelerna, och stämmer sin leverantör. Tesla har också haft stora förseningar i produktionen.

Men det här vill Tesla lämna bakom sig. Nu har företaget presenterat en ny version av sitt soltak: version 3, som går under namnet ”Solar Glass Roof".

Denna tredje version av soltaket kommer att kosta runt 21,25 dollar per kvadratfot, vilket är billigare än föregångaren. 2 000 kvadratfot, som motsvarar nära 186 kvadratmeter, kan ge en effekt på 10 kW.

Läs mer: Här är sakerna som får inbyggda solceller

Solar Glass Roof är den första versionen av soltaket som Elon Musk är bekväm med att skala upp produktionen av, sa han under en offentlig Q&A, som bland annat Wired har skrivit om.

Enligt Musk kommer "taken att väckas till liv", med de nya pannorna. Han resonerar om att Tesla skapar en värld där man kan kolla runt i sitt grannskap och se tak som genererar energi.

– I framtiden kommer det att vara udda med tak som inte genererar energi, säger han.

Teslas soltak är något annat än solcellspaneler på sitt befintliga tak. I version tre av soltaket är takplattorna gjorda av glas som kan förvandla fotoner till elektricitet. Energin kan sedan lagras i ett hembatteri – något som Tesla också tillverkar med produkten Powerwall.

Läs mer: Svenska bolagen som bygger in solceller i husens tak och väggar

Takplattorna har 25 års garanti – och ett löfte om att glaset tål vindhastigheter på upp till 110 miles per timme, vilket motsvarar drygt 49 meter per sekund. det vill säga storm, samt hagel-flingor med en diameter om 2 tum. Vägen till en produkt som Musk känner sig helt nöjd med har dock inte varit enkel.

– Det har varit ganska svårt att ta sig hit. Det här är utmanande produkt, eftersom tak måste hålla länge. Och när du dessutom lägger till elektrifiering i det, då blir det ännu svårare, säger Musk.

Tesla säger att det nya taket kommer att vara enklare och mer intuitivt att installera än tidigare versioner. Under de kommande månaderna är målsättningen att installera 1000 tak per vecka, vid Gigafactory 2 i Buffalo. Det på en marknad som Musk tror uppgår till runt 100 miljoner hem över hela världen.

Tesla är inte själva med idén om takpannor som samlar energi. Det finns även flera svenska leverantörer av produkter där solceller har integrerats i byggmaterial, om dessa kan du läsa här.



VIKTOR KRYLMARK

RELATERADE ARTIKLAR

Energi
Tesla har stora problem med att leverera soltak

Premium
Svenska bolagen som bygger in solceller i husens tak och väggar

Energi
Fem saker att tänka på innan du köper solceller

auto motor & sport

11. Berättelsen om Porsche 959 – en av bilhistoriens största ikoner

Av Pär Brandt, Publicerad 2018-02-03 15:54, uppdaterad 2019-03-16 14:21

För de som inte var med på 80-talet är det förmodligen svårt att förstå vilken "bomb" Porsche 959 var. Konceptbilen från 1983 tog världen med storm och den seriemässiga 959:an som kom tre år senare var minst lika häftig.

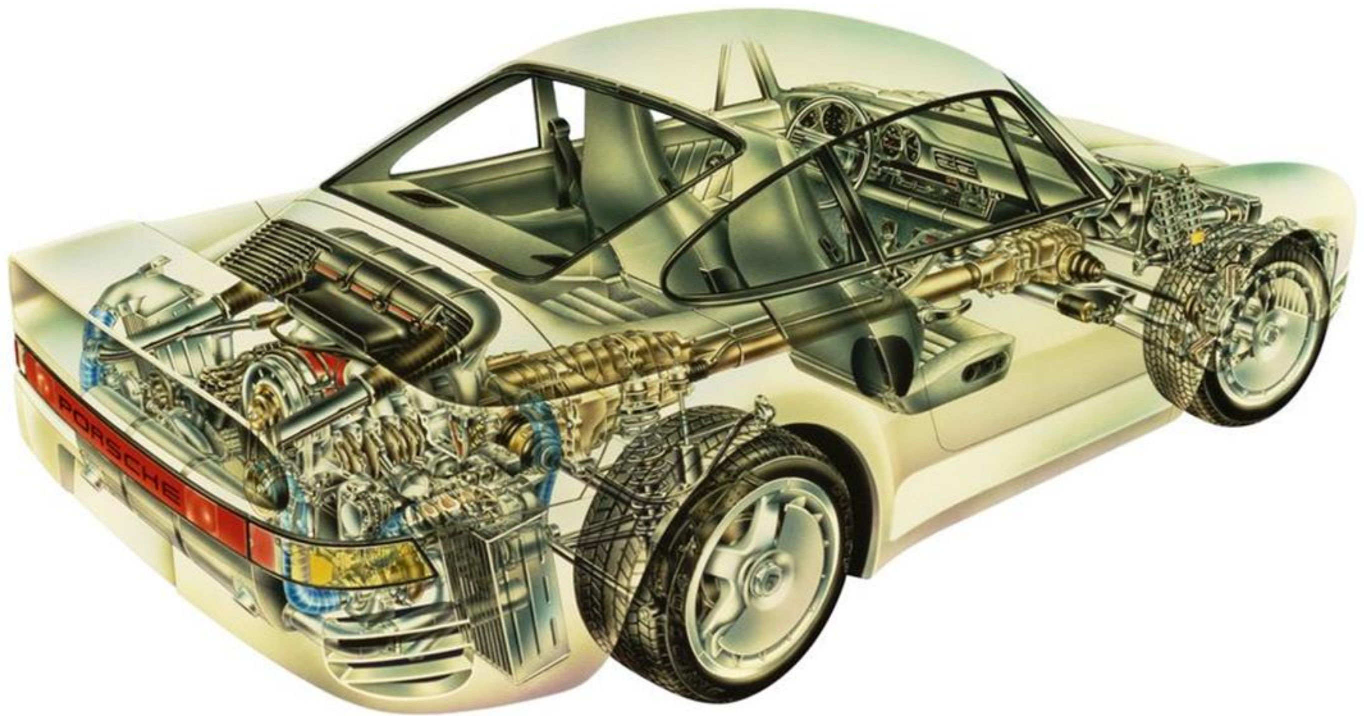


Idéerna till Porsche 959 kom från flera håll och en viktig orsak till tillblivelsen var faktiskt rallytävlandet enligt Grupp B-reglementet. Där skapades några av de hårigaste tävlingsbilarna någonsin och homologeringsreglerna stipulerade att 200 gatlegala bilar måste byggas.

I Weissach, hos Porsche Motorsport, kunde man förstås inte hålla sig borta från Grupp B och konceptbilen som visades i Frankfurt 1983 var beviset för att man menade allvar.

Porsche var redo att testa 959:an i Paris-Dakar rallyt i januari 1985, men det blev en flopp då alla tre bilarna bröt med tekniska fel. Det skulle gå betydligt bättre ett år senare, 1986. Porsche hade samma förare som förut, med René Metge och Jacky Ickx i toppen för att vinna, följd av Roland Kussmaul i rallyts förmodligen snabbaste "servicebil". René Metge vann Paris-Dakar 1986 och Jacky Ickx fullbordade Porsches triumf med sin andraplats samtidigt som multitalangen Roland Kussmaul körde in på en sjätteplats, trots att bilen var nedtyngd av reservdelar till Metge och Ickx.

På hösten 1986 visades den serieklara Porsche 959 upp och varje exemplar byggdes för hand i Baur, inte Zuffenhausen. 959:an gjordes i två utföranden, "Komfort" och den mera ovanliga "Sport". Enligt Porsche själva byggdes det 294 stycken 959 Komfort och 29 exemplar av 959 Sport. Produktionen avslutades 1988 men i all hemlighet byggde Porsche ytterligare sex exemplar av 959:an 1992. Alla sex beställdes av samma person.



Porsche 959 förändrade allt 1986,
aldrig tidigare hade man sett en så tekniskt avancerad bilmodell med otroliga prestanda.

Prestandamässigt och tekniskt var Porsche 959 en bilmodell som satte nya referenspunkter. Med sin toppfart på 317 km/h var 959:an världens snabbaste produktionsmodell och 0–100 km/h gick på 3,7 sekunder. Våra tyska kollegor klockade en Porsche 959 Sport på Nardo-banan i Italien till en toppfart på 339 km/h, tack vare en motoreffekt på 515 hk.

Dubbla turboaggregat med sekventiell laddning gav 450 hk ur en motor som "bara" var på 2,85 liter. De fyrventilade topplocken var vattenkylda och 959:an hade dessutom fyrhjulsdrift, något som Audi visat var nödvändigt i rally-VM. Karossen gjordes i aluminium och kevlar, vilket höll ner vikten till 1.450 kilo.

Klartecken för att fullfölja 959-projektet till serieproduktion togs 1984. Porsche öppnade upp orderböckerna för 250 bilar, handpenning blev lagd men totalpriset man räknat fram var helt fel. 959:an kostade mycket mer att bygga än Porsche beräknat och projektet blev ett ekonomiskt magplask.

Idéerna om Porsche 959 som rallybil gick också åt pipan. Grupp B-reglementet förbjöds efter att finländska rallyföraren Henri Toivonen dött tillsammans med sin kartläsare Sergio Cresto under Korsikanska rallyt i maj 1986.

Däremot utnyttjade Porsche racingversionen av 959 – döpt till 961 – under 24-timmars på Le Mans samma år. Återigen med René Metge bakom ratten – tillsammans med Claude Ballot-Lena – som kunde vinna sin klass och hamna så bra som sjätte plats totalt.

Även om 959-projektet inte riktigt blev det som Porsche tänkt och hoppats på hade man skapat en enorm uppmärksamhet. Det behövdes, för Porsches ekonomi var ansträngd i slutet av 80-talet. Samtidigt hade utvecklingschefen Helmuth Bott bevisat att 911:an ingalunda var en återvändsgränd, det fanns stora möjligheter att förbättra och modernisera konceptet med svansmotor.

Därför kan man – utan att ta i allt för mycket – hävda att Porsche 959 räddade 911:an. 928:an blev inte en ersättare till 911:an, på liknande sätt som 911:an ersatt 356:an på 60-talet. Istället vidareutvecklades 911:an och 1988 kom den helt nya generationen med internkoden 964.

I Petrolicious-filmen nedan är det "959-professorn" Bruce Canepa som berättar om Porsches legend. Det som Bruce Canepa inte kan om 959:an är inte värt att veta. Så lyssna och lär.



12. Nu sänks fartgränserna på 111 mil väg i Sverige

2019-10-28

Redaktören bytbil

Dessutom ska 1000 fartkameror sättas upp



Nu i november påbörjas sänkningen av hastighetsgränserna på 100-tals mil väg i Sverige från 90 och 100 km/h ner till 80 km/h. 1000 nya fartkameror ska samtidigt sättas upp för att övervaka att bilisterna lättar på gasen. Den stora fartsänkningen möts nu av hård kritik. I kombination med hastighetskameror är det fartsänkning som minskar dödsrisken mest, säger Maria Krafft, måldirektör på Trafikverket till BytBil/Blocket.

Under november månad påbörjar Trafikverket arbetet med att sänka hastigheten från 90 och 100 till 80 km/h på hundratals mil av vägar i hela Sverige. Samtidigt kommer beskedet att 1000 nya fartkameror ska sättas upp för att övervaka de sänkta fartgränserna. Svenska bilister som vant sig vid att 90 km/h är en vanlig fartgräns gör bäst i att tänka om. Framöver är det 80 som gäller. På vissa vägsträckor med så kallade mitträcken höjs hastighetsgränsen till 100 km/h. Till en början är det 111 mil väg som berörs, men fram till 2025 är det 425 mil väg som får sänkta hastighetsgränser.

Den nya satsningen på att sänka fartgränserna i Sverige gäller vägar som saknar mitträcke och där det kör fler än 4000 fordon per dygn. Trafikverket har nu presenterat sitt underlag för alla vägsträckor som ska få lägre fartgränser. Det definitiva beslutet tas i oktober i år.

Samtidigt kommer beskedet att 1000 nya fartkameror ska sättas upp för att komplettera de 1600 som redan finns i dag. Enligt Trafikverket ska fartkamerorna placeras ut där de behövs som mest, och det är i huvudsak på vägar med mötande trafik som ska få sänkta fartgränser.

– Vår strategi är att göra vägarna säkrare, och så länge hastigheten är en större riskfator är vägens underhåll, så är vi tvungna att gå den här vägen för att sänka riskerna., det bygger på fakta och analyser och vi jobbar efter direktiv från regeringen. Det finns ingen analys som säger att det sänker dödsrisken om man i stället satsar alla resurser på vägunderhåll. Det som krävs är att man sänker hastigheten till 80 km/h för att man inte ska omkomma vid en frontalkrock. i kombination med hastighetskameror ger detta mest nytta för pengarna. Fram till 2025 rör det sig om drygt 425 mil väg, säger Trafikverkets måldirektör Maria Krafft.

Förslaget får nu skarp kritik från flera håll. Både M Sverige (tidigare Motormännen) och Sveriges MotorCyklister går till hård attack i en gemensam debattartikel.

– Förslaget kommer att öka tiderna för transporter, pendling och resor, framförallt i landsbygden där många långa sträckor på lågtrafikerade vägar får sänkt hastighet. Men, Trafikverket lyssnade inte på kritiken utan fortsätter på den inslagna linjen. Ingen har gått in och tittat på vilka olyckor som faktiskt har skett på de föreslagna sträckorna, skriver de.

Enligt SMC som studerat olyckorna på vägsträckorna där hastigheten ska sänkas kommer det inte att minska olyckorna då de sker i korsningar, kurvor och cirkulationsplatser. Olyckorna handlar om misstag hos MC- eller annan fordonsförare, om bristande underhåll och om vilt. Det handlar om olyckor i korsningar där trafikanterna inte har sett varandra, på grund av halka och avkörningar i kurvor.

M Sverige och SMC vill i stället för sänkta fartgränser se en satsning på bättre vägunderhåll.
– Vägunderhållet är eftersatt i stora delar av landet och leder till skador på både person och fordon – oavsett vilken hastighet trafikanterna färdas i – och det är vi trafikanter som betalar skadorna genom ökande försäkringspremier. Att ensidigt sänka hastigheter och installera hastighetskameror utan att ha någon förankring hos trafikanterna och utan att åtgärda problem i vägmiljön kommer inte att leda till färre olyckor, däremot till fler hastighetsöverträdelser och en fortsatt ökning av skador på fordon och person på grund av bristande vägunderhåll

Ett av de län som påverkas mest är Västerbotten. Där är Åsa Ågren Wikström vice gruppledare för Moderaterna i Region Västerbotten kritisk mot förändringen. Hon vill i stället ha bättre vägar och satsning på mer underhåll.

– Det här förslaget måste kastas i papperskorgen. Nu måste vi gemensamt – länets kommuner, Region Västerbotten och övriga remissinstanser – sätta press på Trafikverket och agera för att förslaget inte blir verklighet. I stället för sänkta hastigheter och fler fartkameror borde Trafikverket se till att en gång för alla satsa rejält på att underhålla, bygga ut och modernisera länets vägnät, bland annat med mitträcken. Avstånden är långa i Västerbotten. Sänkt hastighet på de stora vägarna drabbar tillgängligheten i länet, skriver hon i en debattartikel i Norra Västerbotten.

Maria Ågren på Trafikverket har tagit del av en del av debatten och protesterna mot de sänkta hastighetsgränserna, men menar att det är dags för bilförarna att tänka om – tidsförlusten på att köra 80 km/h är i verkligheten väldigt liten.

– Ingen står över naturens lagar, de fysikaliska lagarna måste prioriteras. Vi prioriterar utifrån ett underlag vi fått från regeringen. Det är mest känslomässigt, tidsförlusten i realiteten är liten. Om olyckan inträffar ska du inte omkomma, det är vårt uppdrag. Där vi bygger om är trafikflödet som störst. Ser man nationellt så ser man att det är lika många vägsträckor som har mitträcken där gränserna höjs. Vår grundhypotes är inte att vi kohandlar om hastighetsgränser, och att ett visst antal liv får vi ta och så höjer vi hastigheten. Vårt uppdrag är att man ska kunna transportera sig utan att omkomma.

LÄN FÖR LÄN – SÅ ÄNDRAS FARTGRÄNSERNA

Region Nord

Norrbottens län

Väg E4 150 meter sydväst om väg 711 Kvarnberget – 3 400 meter öster om väg 724 Saivis vid Harrioja. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E4 200 meter väster om väg 736 västra anslutningen Salmis – riksgränsen. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E10 150 meter öster om väg 875 Kauppinen – väg 873 Tuollavaara. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E45 Väg E45, 830 cirkulationsplats Malmbergsvägen, Parkgatan – 200 meter nordost om väg 860 Nuolajärvi. Sänkning 100 km/tim blir 80 km/tim. Väg 94 Väg E4 Antnäs – väg 582 Alvik. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 373 200 meter väst om väg 550 Svensbyn – 200 meter väster om väg 930 Vitsand. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 373 200 meter öster om väg 930 Vitsand – väg E4 trafikplats Bergsviken. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 506 Väg E4 Pitsund – väg 507, 931 Strömnäs. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 830 E45 trafikplats Gällivare – väg 831 Malmberget. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Västerbottens län

Väg E4 1 500 meter söder om väg 652 Djäkneboda – väg 664, 663.01 Bygdeå. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E4 Väg 651, 667 Sikeå – 200 meter norr om Norra Kustvägen Bureå. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E12 Väg 531 Holmsund – väg E4 Umeå Alvik. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg E45 200 meter söder om väg 942 Strömstrand – väg 1067 Lövliden. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 95 Väg 860 Skellefteå – väg 370 Boliden. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 363 Väg E4 trafikplats Umeå Norra – 190 meter norr om väg 637 Tavelsjö. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 364 1 700 meter söder om väg 811 Västra Hjoggböle – väg E4 Tjärn. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 531 1 600 meter söder om väg 643 Holmsjön – cirkulationsplats Tegelbruksvägen Umeå. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Region Mitt

Dalarnas län

Väg E16 Väg 511 Malung – väg 26, 537 Vansbro. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg E16 Väg 26, 537 Vansbro – väg 537 Hulån. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg E16Väg 537 Hulån – Islingbyvägen trafikplats Islingby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 68 Horndal – Gävleborgs länsgräns. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 537 Väg 26, E16 Vansbro – väg E16 Hulån. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Gävleborgs län

Väg 68 Dalarnas länsgräns – väg E16, trafikplats 187 Tegelbruket. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Västernorrlands län

Väg 86 Väg 320, 631 Kovland – 3 050 meter nordväst om väg 330 Kävsta. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim Väg 87 Väg 331 Viksmon – 200 meter öster om väg 952 Långsele. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Region Öst Södermanlands län

Väg 52 Väg 52/555 Glysas grav – 1 250 meter sydost om väg 642 Valla. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 52 Väg 221 Bettna – väg 53 Nyköping. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 53 Väg 808 Harg Nyköping – 500 meter söder om södra korsningen med väg 636 Råby-Rönö. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim Väg 53 100 meter norr om Hyltingevägen Malmköping – väg 732, 920 Stenkvista. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 214 1 700 meter öster om väg 52 Läppe – väg 56 Äs. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 221 Väg 52 Bettna – väg 655 Bjuddby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 221 2 000 meter söder om väg 653 – väg 55 Lida. Sänkning 70/90 km/tim blir 80 km/tim.

Uppsala län

Väg 72 Väg 254 Härvsta – väg 55 Kvarnbo. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 76 180 meter väster om väg 290 Forsmark – Gävleborgs länsgräns. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 77 Väg E4 trafikplats Brunnby, Knivsta – 980 meter öster om väg 1055 Stenby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 291 Väg 757 Mehedeby – väg 76 Älvkarleby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 600 Väg 714 Läby – 200 m söder om väg 757 Mehedeby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Västmanlands län

Väg 66 1 250 meter söder om väg 68, 69 Fagersta – Dalarnas länsgräns. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 68 Örebro länsgräns – 700 meter söder omväg 601 Riddarhyttan. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 68 1 000 meter sydväst om väg 602 Bäckegruvan – väg 66/250 Oti. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Örebro län

Väg 63 Värmlands länsgräns – 200 meter väster om väg 785 Saxhyttan. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 68 Väg 860 Lindesberg – Västmanlands län. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 207 Väg 51 Klämman – Sörbyängsvägen, Örebro. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Östergötlands län

Väg 23 Kalmar län – 240 meter söder om väg 134 Kisa. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim Väg 34 Väg 1050, 1123 Stora Sjögestad – väg 1089 Ervasteby. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 34 Väg 1089 Ervasteby – Linjegatan, Metallvägen i Motala. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 55 260 meter norr om bro under väg 1171, trafikplats Kvillinge – Södermanlands länsgräns. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 918 130 meter nordost om väg 506 Järnstad – väg 515/944 Väderstad. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 919 408 meter söder om väg 917 Ödeshög – 750 meter norr om väg 926 Alvastra. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Region Stockholm

Stockholms län Väg

E18 400 meter väster om väg 276 i trafikplats Frötuna – väg 1032 Aspnäs. Höjning 80 km/tim blir 100 km/tim. Väg 73 Väg 229 trafikplats Gubbängen – 200 meter söder om väg 271 trafikplats Trångsund. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 73 200 meter söder om väg 271 trafikplats Trångsund – trafikplats Jordbro. Sänkning 110 km/tim blir 100 km/tim. Väg 73 Planskildheten i trafikplats Lidatorp – 1 000 meter söder om väg 545 i trafikplats Älgviken. Sänkning 110 km/tim blir 100 km/tim. Väg 222 Trafikplats Lugnet – trafikplats Orminge. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 222 Trafikplats Orminge – 800 meter öster om planskildhet med väg 622 i trafikplats Insjön. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 222 800 meter öster om planskildhet med väg 622 i trafikplats Insjön – 1 050 meter väster om planskildheten i trafikplats Hålludden. Sänkning 100 km/tim blir 80 km/tim. Väg 267 Väg 841 cirkulationsplats Skarprättarvägen – 150 meter öster om väg E4 i trafikplats Rotebro. Höjning 70 km/tim blir 80 km/tim.

Region Väst

Hallands län

Väg 150 500 meter öster om cirkulationsplats väg E6, E20 i trafikplats Falkenberg södra – väg 680 Torup. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 601 Väg 610 Kaggagård – 200 meter öster om väg 667 Heberg. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 767 500 meter öster om väg 662 Skrea – 100 meter väster om väg 751 Morup. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Västra Götalands län

Väg 44 150 meter väster om väg 2044 Håsten – väg 2050 cirkulationsplats Smärgels kurva. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 44 Väg 2050 cirkulationsplats Smärgels kurva – väg 47

cirkulationsplats Baggården. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 44 Väg 47 cirkulationsplats Baggården – väg 44.04 cirkulationsplats Skararondellen. Höjning och sänkning 70 resp 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 44 Väg 44.04 cirkulationsplats Skararondellen – väg 2706 cirkulationsplats Källby. Höjning 80 km/tim blir 100 km/tim. Väg 44 Väg 2706 cirkulationsplats Källby – väg E20 trafikplats Kinnekulle. Höjning och sänkning 70 resp 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 47 Väg 46, Hollendergatan, cirkulationsplats Falköping C – väg 186 Grästorp. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 49 Väg 184 Passagården Skara – väg E20 trafikplats Vilan Skara. Höjning 70 km/tim blir 80 km/tim. Väg 49 Väg 2687, 2751 Varnhem – Hallenbergsrondellen Skövde. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 49 600 meter öster väg 2906, 3007 Piggatorp – 1 900 meter väster väg 201 Hästekulla. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 49 1 500 meter öster väg 3008 Stora Kråkhult – 300 meter öster väg 3008 Björkhult. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 160 370 meter söder om väg 1158 Säckebäck – 230 meter söder om väg 764 Högeliden. Höjning och sänkning 70 resp 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 162 Landsvägsgatans norra anslutning Lysekil – väg 839 Lyse. Höjning 70/80 km/tim blir 80 km/tim. Väg 162 370 meter söder om väg 825 Heden – 600 meter sydväst om väg 165 Gläborgsmotet. Höjning och sänkning 70 resp 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 172 450 meter norr om väg 694 – väg 166 Bäckefors. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 178 Väg 160 Varekil – väg 746, 770 Glimsås. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 180 100 meter norr om väg 1753 Lygnared – väg E20 Alingsås. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 184 Väg 46 Sikagården – väg 49 Passagården. Sänkning 90 km/ tim blir 80 km/tim. Väg 190 Sjövik – väg 42 Sollebrunn. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 1890 Väg 180 cirkulationsplats Alingsås – väg 42 Kolbäck. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Region Syd

Blekinge län

Väg E22 Väg 736, 745 cirkulationsplats Lösen – väg 753 Jämjö. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Jönköpings län

Väg 26 Väg 26, 47 trafikplats Hedenstorp – väg 185, 1789 cirkulationsplats Mullsjö. Höjning 80/90/100 km/tim blir 100 km/tim. Väg 195 Väg 1819 cirkulationsplats Sjogarp Habo – Västra Götalands länsgräns. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Kalmar län Väg 23 Kronobergs länsgräns – Östergötlands länsgräns. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim.

Kronobergs län

Väg 23 Älmhult – Ljungsbro. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim. Väg 23 1 100 meter väster om väg 676 Huseby – väg 715 Stora Räppevägen Växjö. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 23 200 meter söder om väg 905 Drättinge – Kalmar länsgräns. Sänkning 80/90 km/tim blir 80 km/tim

Skåne län

Väg 11 250 meter öster om väg 13 cirkulationsplats Sjöbo Rödjor – 300 meter nordväst om väg 1026. Höjning 90 km/tim blir 100 km/tim Väg 11 300 meter nordväst om väg 1026 – väg 9 Järrestad. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim. Väg 24 160 meter öster om väg 1840 Örkelljunga – 200 meter nordväst om väg 1848 Bälinge. Sänkning 90 km/tim blir 80 km/tim.

Fotnot: Jämtland och Värmland har inga vägar på listan

Redaktören bytbil



13. Svenskens fru fick böter - nu ändras trafikljusen i hela världen

Redaktören bytbil, 2019-10-23

Ingenjören Mats Järlström ändrade reglerna för hur gult ljus räknas ut



Tillhör du dem som brukar köra mot gult vid rödljusen? Grattis, nu kan du få längre tid innan signalen slår om till rött. En svensk ingenjör har ordnat en ny världsstandard – efter att hans fru fått böter. – Det är ett historiskt ögonblick, säger Mats Järlström till The Register.

Att bestämma i vilken takt trafikljusen ska slå om är en hel vetenskap. Längden på ljusföljden kallas förändringsintervall och bestäms genom en komplex ekvation. Ekvationen avgör bland annat hur länge trafiksignalen ska vara gul innan den slår om till rött. Under en ganska lång tid har en grupp ingenjörer hävdat att tiden som signalen har gult sken är alltför kort. Och nu verkar det som om de ska få rätt – tack vare en svensk ingenjör vid namn Mats Järlström, uppger brittiska tidningen The Register.

Allt började med att Mats Järlströms fru fick böter för att ha kört mot rött för några år sedan. Han hade lite svårt att ta det, så han bestämde sig för att överklaga hur signalerna byter färg.

I augusti träffades en expertpanel på det internationella ingenjörsorganet Institute of Transportation Engineers (ITE) för att behandla överklagan. Mats Järlström hävdade att formeln som används för att beräkna när det ska bli rött är bristfällig och fungerar dåligt för många korsningar. Formeln har hängt med ända sedan 1965. ITE fungerar so rådgivande organ för hur 90 länder programmerar sina rödljus.



Ingenjörspanelen har lyssnat på svenske Mats Järlströms argument och sett att formeln i dag fungerar dåligt för förare som håller på att svänga. Resultatet är att signalerna kommer att ändras i framtiden, intervallet för gult ljus kan bli längre. Men det lär dröja några år innan du märker det till vardags. Konkret kan det betyda att det gula ljuset förlängs från 3,2 till 4,5 sekunder vid högersvängar.

– Den gula trafiksignalen utformades första gången 1920 och 1960 presenterade forskare den grundläggande vetenskap som fortfarande används i dag för hur ljuset slår om,” säger Järlström till The Register.

– Det är ett historiskt ögonblick att nu uppdatera vetenskapen.



ALLT OM BILAR

14. Snart blir drömmen om en flygande mc sann

25 okt 2019

Redan nästa år ska försäljningen börja



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/snart-blir-drommen-om-en-flygande-mc-sann/



15. Nöjesmassakern - Rattmuffen



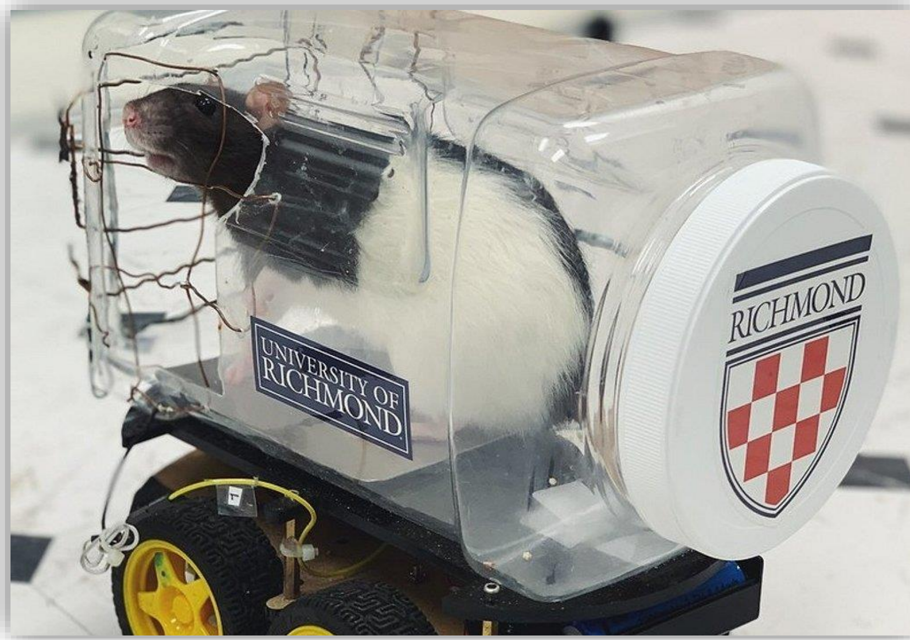
FILM: https://youtu.be/mYdRK58wKQQ



16. Se hur råttor kör bil - lärde sig av forskare

Redaktören bytbil 2019-10-27

Professorn: Råttorna lärde sig köra på unika sätt



***FILM**: https://youtu.be/Xwcsv6Tmgmg*

Det är inte bara vi människor som kan köra bil. Forskare har nu lärt råttor att köra elbilar. De älskar det – och är duktiga bilförare.

Rat-rod och rat-look är två kända begrepp inom bilvärlden som nu visar sig ha täckning i verkligheten.

Forskare på Universitetet i Richmond har lyckats lära råttor att köra elbilar. Sex honråttor och elva råtthannar deltog i försöken. Råttorna placerades i speciella arenor där det fanns råttbilar som forskarna kallar ROV. Bilarna manövreras med små kopparknappar för att köra bilen framåt så råttan blir belönad med sockriga frukostflingor.

Allt eftersom gnagarna blev duktigare på att köra för att hämta flingor så introducerade vetenskapsmännen nya moment och utökade arenorna till att vara fyra kvadratmeter stora.

Ganska snart lärde sig råttorna att svänga med hjälp av kopparspakar i bilarna. Om råttan greppade den vänstra spaken svängde bilen vänster och den högra ordnade på samma sätt en högersväng. Råttorna blev snabbt dugliga bilförare, men precis som vi människor så har råttor stora hjärnor i förhållande till kroppsvikten.

– De lärde sig att navigera bilen på unika sätt och gjorde styrmönster de tidigare inte använt för att komma till belöningen. Jag tror att råttor är smartare än vad folk uppfattar dem som och att de flesta djur är smartare på unika sätt än vad vi tror, säger Kelly Lambert, professor i neurovetenskap med beteendeinriktning vid Universitetet i Richmond till CNN.

Råttorna verkade gilla att köra bil och blev avslappnade, då forskarna noterade sänkta nivåer av stresshormoner efter bilturerna.

Klassiker

17. Austins Junior

Publicerad 2019-10-28 7:03, **text Mårten Carlsson**

Austin byggde många småbilar och den minsta hette J40



Den speciella trampbilen hade hade A40 Devon som förlaga och kallades naturligt för J40, som i Junior.

Men från början stod J för "Joy" den första prototypen hade tagits fram 1946 och fick namnet Joy 1. Den följdes av Joy 2 som var en förfinad prototyp och sen kom Joy 3 som liknade mer en racerbil. Den sattes i produktion något senare under namet Pathfinder, samtidigt började man utveckla Joy 4, där man tog bakdelen från Joy 2 och förság med den nya Devon-fronten, och namnet ändrades till J40.

"JUST LIKE FATHER'S CAR"
AUSTIN JUNIOR J FORTY

Based on the famous Austin Seven O.H.V. racing car which won numerous awards in British track and road events before the war, the Pathfinder Special is a model to delight the heart of every boy. Safe, comfortable and easily handled this little car will be a treasured possession for many years.

The J40 Roadster will appeal to both boys and girls for its low sweeping line, its brilliant finish and its very "real" appearance. Children will be thrilled to possess such a model, which will induce a satisfying sense of ownership and provide valuable experience in road usage that will benefit them for the remainder of their lives.



ordning och reda i trafiken!

Austin satte även upp en egen fabrik för att tillverka dessa småttingar i Bargoed i Wales.

Det skedde med bidrag från staten, då man gjorde detta som en non-profit verksamhet. Det märkvärdiga med denna organisation runt trampbilarna var att i princip hela arbetsstyrkan bestod av före detta gruvarbetare. Som på ett eller annat sätt hade blivit invalidiserade i sitt arbete, ofta av stenlunga, och som man nu fick i sysselsätting. Som mest arbetade över 500 personer samtidigt i Bargoed-fabriken

J40 byggdes från 1950 ända fram till 1971 i 32098 exemplar, Pathfindern beräknas byggts i ungefär 3000.



tidig körutbildning? dessa bilder är från USA,
som var en ganska stor exportmarknad för lilla J40

Klassiker

18. Grattis Borgward Isabella!

Publicerad 30 oktober **2009**

Text Carl Legelius

Idag har Isabella namnsdag och det firar Klassiker genom att uppmärksamma Borgward Isabella.

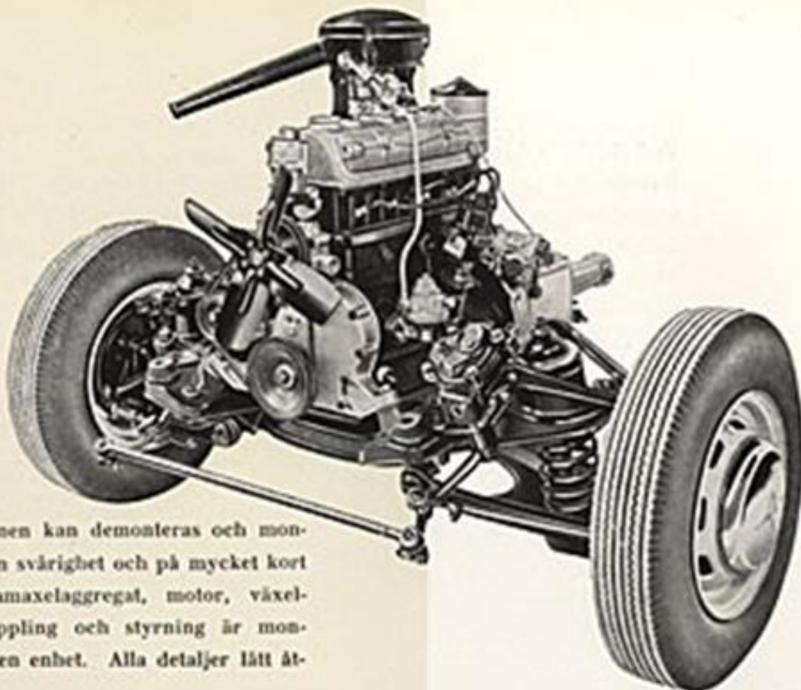


Det finns åtskilliga bilmärken man gärna skulle se nedlagda. Ssang-Yong till exempel. Men det finns ännu fler som hade förtjänat ett bättre öde än att bara försvunna ut i de bilhistoriska kulisserna. Borgward är ett typiskt sådant märke. Snyggt namn till att börja med, speciellt i kombination det somriga "Isabella".

"Sommarens bilsensation som blivit höstens schlager" stod det i reklamen. Det var på tal om att *"hon dansade en sommar"* som en del påstod om den nya Borgward Isabella.

En del barnsjukdomar hade hon kanske den första sommaren 1954 men det var en mycket modern bil som Carl FW Borgward konstruerat. Att hela fabriken fick stänga 1961 kunde inte Isabella rå för, det berodde mest på Carls vidlyftiga affärer.

Den första helt nya tyska bilen efter kriget var Borgward Hansa 1500 som presenterades i mars 1949. Fabrikens ägare, teknologie doktor Carl FW Borgward, hade själv konstruerat den. Formgivningen var kopierad av amerikanska Kaiser och mekaniken avancerad med separatfjädring runt om och en nykonstruerad toppventilmotor.



Projektet att utveckla en ersättare för Hansa 1500 och dess senare variant 1800 fick kodnamnet Isabella. När den nya bilen visades i juni 1954 stod det ännu Hansa 1500 i nosen men redan i den första broschyren kallades den bara Borgward Isabella. Carl FW Borgward hade nu slutgiltigt ersatt det gamla märkesnamnet Hansa med sitt eget namn.

Carl FW Borgward var snabb, till 1954 hann han planka den helt nya lösningen med hjälpram för motor och främre hjulupphängning från Mercedes-Benz 180 som visats i juli 1953. Isabellas motor på 60 DIN-hästar var delvis nykonstruerad men hade kvar det ovanliga insuget från topplockets ovansida med förgasaren tronande på ventilkåpan.

Redan 1955 kom Isabella TS med ytterligare 15 DIN-hästkrafter och mycket mera krom. Om den som blev omkörd missade TS-emblemet på bakluckan fanns alltid de kromade bakljusen att lägga märke till på den dyrare och snabbare versionen. Isabella hade bra kurvegenskaper med tendens till överstyrning. Det satt ju trots allt en pendelaxel bak.

I Europa skapades på 1950-talet en kombi ofta genom att man glasade en skåpbil. Isabella var en av de första stationsvagnarna som var tydligt personbilsbaserad men så långt som att lansera en TS-version vågade man inte. Kombin kom 1955 men bilden visar utförandet från 1959 med de då nya bakljusen.

Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. På bilden en -57:a vilket man kan se på att grillen saknar rutmönstret från de första åren. Positionslyktorna ligger ovanpå framskärmarna som på Mercedes 220, alltså är det den dyrare TS-modellen.

Carl FW Borgward var tekniker snarare än affärsman. Finanserna räckte inte riktigt för hans många projekt. Staden Bremen gick in för att rädda verksamheten men det blev ändå likvidation 1961.

Tur för Audi och BMW som nog inte varit där de är idag om Borgward varit kvar i leken. Totalt tillverkades i Bremen 202 682 Isabella varav omkring 40 procent var TS och 18 procent Kombi.

Isabella var modern när den kom med individuell fjädring och 1954 monterades motorpaketet i en genomtänkt hjälpram.

FILM: ***https://youtu.be/m4ZG0cHLMFE***



TS hade 15 extra hästar och kromade bakljus.
Pendelbakaxel gav komfort och en aning mer spänning i kurvorna.

Isabella combi

Ein universeller Wagen mit allen Vorzügen der Isabella-Serie. Er bietet Platz in Hülle und Fülle: Für das große Feriengepäck der ganzen Familie, für die umfangreiche Ausrüstung des Sportlers, für die komplette Musterkollektion des Geschäftsreisenden. Mit seinen 60 PS ist er ein leistungsstarker Streckenwagen.

Jaktvagn av format. Den behagligt grågröna kombin på bilden är från 1959.



Att Isabella ännu ger ett så modernt intryck beror på proportionerna med låg höjd och bred spårvidd. På bilden en -57:a vilket man kan se på att grillen saknar rutmönstret från de första åren. Positionslyktorna ligger ovanpå framskärmarna som på Mercedes 220, alltså är det den dyrare TS-modellen.



Formen var i takt med tiden och det tekniska innehållet var det heller inget fel på. Men vad hjälpte det? Både Kaiser och Borgward var snart ute ur leken. Vi lyfter hatten och beklagar det inträffade.

Isabella Cabriolet 1957–58

Isabella Kombi 1958–61

Isabella Sedan 1958–61

Isabella Sedan 1958–61



Isabella coupé



Läs mer om:

[Isabella med extra dörrar](#)
[En fyrdörrars Borgward Isabella gjordes väl aldrig?](#)

[Borgward Isabella 1954–62](#)
[Med en Borgward Isabella får du en robust bilkompis med lite extra kromkant på tillvaron. Billig och lätt att leva med.](#)

SLUT